



Merenkulkuhallitus

TIEDOTUSLEHTI NRO 6/1.4.1993

OHJEET ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMAN LAATIMISEKSI ÖLJYVAHINGON VARALTA

MARPOL 73/78 yleissopimuksen liitteen I sääntö 26 edellyttää, että jokaisessa öljysäiliö-aluksessa, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 150 sekä jokaisessa muussa aluksessa, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 400, on oltava valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta.

Meriympäristön suojelukomitea (MEPC) on 32. kokouksessaan hyväksynyt valmiussuunnitelman laatimista koskevat ohjeet. MARPOL 73/78 yleissopimuksen mukaan sopimusvaltioiden tulisi huolehtia siitä, että niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa on ohjeiden mukaan laadittu viranomaisen hyväksymä "Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta".

Valmiussuunnitelman laatimista koskeva sääntö tulee voimaan 4.4.1993. Aluksiin, joiden toimitus on tapahtunut ennen mainittua päivämäärää, sovelletaan sääntöä 4.4.1995 lukien.

Valmiussuunnitelman hyväksyy merenkulkuhallitus. Suunnitelma on toimitettava hyväksymistä varten merenkulkuhallitukselle hyvissä ajoin ennen aluksen suunniteltua käyttöönottoa. Peruskatsastuksessa on aluksella oltava hyväksytty öljyntorjunnan valmiussuunnitelma.

Ennen 4.4.1993 valmistuneen aluksen öljyntorjunnan valmiussuunnitelma on toimitettava hyväksyttäväksi merenkulkuhallitukselle riittävän ajoissa ennen sitä välikatsastusta, joka toimitetaan aikaisemmin kuin 4.4.1995. Välikatsastuksessa aluksella tulee olla hyväksytty öljyntorjunnan valmiussuunnitelma.

Oheisena julkaistaan valmiussuunnitelman laatimista koskevat englanninkieliset ohjeet sekä suomenkielinen käännös ohjeista.

Merenkuluntarkastustoimiston
päällikkö

Simo Aarnio

Yli-insinööri

Aapo Latvalahti

Asiaa koskevat tiedustelut:

Alustekninen toimisto

Tätä julkaisua myy:

Merenkulkuhallitus
Tilastotoimisto
Vuorimiehenkatu 1
PL 158, 00141 Helsinki
puh. (90) 18 081

PREFACE

These Guidelines, prepared by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization (IMO), contain information for the preparation of shipboard oil pollution emergency plans. These plans are required under regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78).

The main objectives of these Guidelines are:

- . to assist ship owners in preparing shipboard oil pollution emergency plans that comply with the cited regulation;
- . to assist Governments in developing and enacting domestic laws which give force to and implement the cited regulation.

In the interest of uniformity, Governments are requested to refer to these Guidelines when preparing appropriate national regulations.

CONTENTS

Preface

SECTIONS

1. INTRODUCTION
2. MANDATORY PROVISIONS
3. NON-MANDATORY PROVISIONS

APPENDICES

Appendix I - Additional References for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans

Appendix II - Example Format for Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLANS

1 INTRODUCTION

1.1 These Guidelines have been developed to assist with the preparation of the shipboard oil pollution emergency plans (hereafter referred to as the "Plan(s)") that are required by regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78) (hereafter referred to as the "Convention"). The Plan must be approved in accordance with this regulation.

1.2 The Guidelines are comprised of three primary sections:

- .1 Introduction: This section provides a general overview of the subject-matter and introduces the reader to the basic concept of the Guidelines and the Plans that are expected to be developed from them.
- .2 Mandatory provisions: This section provides guidance to ensure that the mandatory provisions of regulation 26 of Annex I of the Convention are met.
- .3 Non-Mandatory provisions: This section provides guidance concerning the inclusion of other information in the Plan. This information, although not required by regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78, may be required by local authorities in ports visited by the ship, or it may be added to provide additional assistance to the ship's master when responding to an emergency situation. This section also provides guidance on updating and exercising of the Plan.

1.3 Concept of Guidelines: These guidelines are intended to provide a starting point for the preparation of the Plans for specific ships. The broad spectrum of ships for which Plans are required makes it impractical to provide specific guidelines for each ship type. Plan writers are cautioned that they must consider in their Plans the many variables that apply to their ships. Some of these variables include: type and size of ship, cargo, route, and shore based management structure. The guidelines are not intended to be a compilation of menu items from which the Plan writer can select certain sections and produce a workable Plan. For a Plan to be effective and to comply with regulation 26 of Annex I of the Convention, it must be carefully tailored to the particular ship for which it is intended. Properly used, the guidelines will ensure that all appropriate issues are considered in developing the Plan.

1.4 Concept of the Plan: The Plan is available to assist personnel in dealing with an unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop or minimize the discharge and to mitigate its effects. Effective planning ensures that the necessary actions are taken in a structured, logical and timely manner.

1.4.1 The Plan must go beyond providing for operational spills. It must include guidance to assist the master in meeting the demands of a catastrophic discharge, should the ship become involved in one.

1.4.2 The need for a predetermined and properly structured Plan is clear when one considers the pressures and multiple tasks facing personnel confronted with an emergency situation. In the heat of the moment, lack of planning will often result in confusion, mistakes, and failure to advise key people. Delays will be incurred and time will be wasted; time during which the situation may well worsen. As a consequence, the ship and its personnel may be exposed to increasing hazards and greater environmental damage may occur.

1.4.3 For the Plan to accomplish its purpose, it must be:

- .1 realistic, practical, and easy to use;
- .2 understood by ship management personnel, both on board and ashore;
- .3 evaluated, reviewed, and updated regularly.

1.4.4 The Plan envisioned by regulation 26 of Annex I to the Convention is intended to be a simple document. Use of summarizing flowcharts or checklists to guide the master through the various actions and decisions required during an incident response is highly encouraged. These can provide a quickly visible and logically sequenced form of information which can reduce error and oversight during emergency situations. Inclusion of extensive background information on the ship, cargo, etc., should be avoided as this is generally available elsewhere. If such information be relevant, it should be kept to annexes where it will not dilute the ability of ship's personnel to locate operative parts of the Plan.

1.4.5 An example of a summarizing flowchart referred to in paragraph 1.4.4 is included in the Example Format for Shipboard Oil Pollution Emergency Plan at appendix II.

1.4.6 The Plan is likely to be a document used on board by the master and officers of the ship. It must therefore be available in the working language of the master and officers. A change in the master and officers which brings about an attendant change in their working language would require the issue of the Plan in the new language.

2 MANDATORY PROVISIONS OF REGULATION 26 OF ANNEX I TO THE CONVENTION

2.1 This section provides individual guidelines for each of the four mandatory provisions of regulation 26 of Annex I to the Convention.

2.2 Regulation 26 of Annex I to the Convention provides that the Plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on guidelines developed by the Organization^{1/};

^{1/} Reference is made to "General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the Organization by resolution A.648(16). For ease of reference, see IMO publication "Provisions concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78".

- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard activities with national and local authorities in combating the pollution.

2.3 The coastal State report: Article 8 and Protocol I of the Convention require that the nearest coastal State be notified of actual or probable discharges. The intent of this requirement is to ensure that coastal States are informed without delay, of any incident giving rise to pollution, or threat of pollution, of the marine environment, as well as of assistance and salvage measures, so that appropriate action may be taken.

2.3.1 When required: The Plan should provide clear, concise guidance to enable the master to determine when a report to the coastal State is required.

2.3.1.1 Actual discharge: A report to the nearest coastal State is required whenever there is:

- .1 a discharge of oil, resulting from damage to the ship or its equipment, or for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 a discharge during the operation of the ship of oil in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.

2.3.1.2 Probable discharge: The Plan should give the master guidance to evaluate a situation which, though not involving an actual discharge, would qualify as a probable discharge and thus require a report. In judging whether there is such a probability and whether the report should be made, the following factors, as a minimum, should be taken into account:

- .1 the nature of the damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment;
- .2 ship location and proximity to land or other navigational hazards;
- .3 weather, tide, current and sea state; and
- .4 traffic density.

2.3.1.2.1 It is impracticable to lay down precise definitions of all types of situations involving probable discharge which would warrant an obligation to report. As a general guideline, the master should make a report in cases of:

- .1 damage, failure or breakdown which affects the safety of ships; examples of such situations are collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, cargo shifting; and

- .2 failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation; examples of such incidents are failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating system, essential shipborne navigational aids.

2.3.2 Information required: The Plan must specify, in appropriate detail, the procedure for making the initial report to the coastal State. The Organization's guidelines in resolution A.648(16) provide necessary detail for the Plan writer. The Plan should include a prepared message form, an example of which is included at Appendix II to these Guidelines. Coastal States are encouraged to take note of table 1 of Appendix II and accept this as sufficient initial information. Supplementary or follow-up reports should as far as possible use the same format.

2.4 List of persons to be contacted

2.4.1 The ship involved in a pollution incident will have to communicate with both coastal State or port contacts and ship interests contacts.

2.4.2 When compiling contact lists, due account must be taken of the need to provide 24-hour contact information and to provide alternates to the designated contact. These details must be routinely updated to take account of personnel changes and changes in telephone, telex, and telefax numbers. Clear guidance should also be provided regarding the preferred means of communication (telex, telephone, telefax, etc.)

2.4.3 Coastal State contacts

2.4.3.1 In order to expedite response and minimize damage from a pollution incident, it is essential that appropriate coastal States be notified without delay. This process is begun with the initial report required by article 8 and Protocol I of the Convention. Guidelines for making this report are provided in paragraph 2.3.

2.4.3.2 The Plan should include as an appendix the list of agencies or officials of administrations responsible for receiving and processing reports as developed and updated by the Organization in conformance with article 8 of the Convention. In the absence of a listed focal point, or should any undue delay be experienced in contacting the responsible authority by direct means, the master should be advised to contact the nearest coastal radio station, designated ship movement reporting station or Rescue Co-ordination Centre (RCC) by the quickest available means.

2.4.4 Port contacts

2.4.4.1 For ships in port, notification of local agencies will speed response. The variety of trades in which ships engage makes it impractical to specify in these guidelines a definitive approach to listing these agencies in the Plan. Information on regularly visited ports should be included as an appendix to the Plan. Where this is not feasible, the Plan should require the master to obtain details concerning local reporting procedures upon arriving in port.

2.4.5 Ship interest contacts

2.4.5.1 The Plan should provide details of all parties with an interest in the ship to be advised in the event of an incident. This information should be provided in the form of a contact list. When compiling such lists, it should be remembered that in the event of a serious incident, ship's personnel will be fully engaged in saving life and taking steps to control and minimize the effects of the casualty. They should therefore not be hampered by having onerous communications requirements imposed on them.

2.4.5.2 Procedures will vary between companies but it is important that the Plan clearly specifies who will be responsible for informing the various interested parties such as cargo owners, insurers and salvage interests. It is also essential that both the ship's Plan and its company's shoreside Plan are co-ordinated to guarantee that all parties having an interest are advised and that duplication of reports is avoided.

2.5 Steps to control discharge

2.5.1 Ship personnel will almost always be in the best position to take quick action to mitigate or control the discharge of oil from their ship. The Plan should provide the master with clear guidance on how to accomplish this mitigation for a variety of situations. The Plan should not only outline action to be taken, but it should also identify who on board is responsible so that confusion during the emergency can be avoided.

2.5.2 This section of the Plan will vary widely from ship to ship. Differences in ship type, construction, cargo, equipment, manning, and even route may result in shifting emphasis being placed on various aspects of this section. As a minimum, the Plan should provide the master with guidance to address the following:

- .1 Operational spills: The Plan should outline the procedures for removal of oil spilled and contained on deck. This may be through the use of on-board resources or by hiring a clean-up company. In either case the Plan should provide guidance to ensure proper disposal of removed oil and clean-up materials.
 - .1.1 Pipe leakage: The Plan should provide specific guidance for dealing with pipe leakage.
 - .1.2 Tank overflow: Procedures for dealing with tank overflows should be included. Alternatives such as lowering cargo or bunkers back to empty or slack tanks or readying pumps to transfer the excess ashore should be outlined.
 - .1.3 Hull leakage: The Plan should provide guidance for responding to spillage due to suspected hull leakage. This may involve guidance on measures to be taken to reduce the head of cargo in the tank involved either by internal transfer or discharge ashore. Procedures to handle situations where it is not possible to identify the specific tank from which leakage is occurring should also be provided. Procedures for dealing with suspected hull fractures should be included and they should carry appropriate cautions regarding attention to the effect corrective actions may have on hull stress and stability.

- .2 Spills resulting from casualties: Each of the casualties listed below should be treated in the Plan as a separate section comprised of various checklists or other means which will ensure that the master considers all appropriate factors when addressing the specific casualty. These checklists must be tailored to the specific ship. In addition to the checklists, specific personnel assignments for anticipated tasks must be identified. Reference to existing fire control plans and muster lists is sufficient to identify personnel responsibilities:

- .2.1 grounding;
- .2.2 fire/explosion;
- .2.3 collision;
- .2.4 hull failure;
- .2.5 excessive list.

2.5.3 In addition to the checklists and personnel duty assignments mentioned in paragraph 2.5.2, the Plan should provide the master with guidance concerning priority actions, stability and stress considerations, and lightening.

2.5.3.1 Priority actions: This section provides some general considerations that apply to a wide range of casualties. The Plan should provide ship-specific guidance to the master concerning these broad topics.

- .1 In responding to a casualty, the master's priority will be to ensure the safety of personnel and the ship and to take action to prevent escalation of the incident. In casualties involving spills, immediate consideration should be given to measures aimed at preventing fire and explosion, such as altering course so that the ship is upwind of the slick, shutting down non-essential air intakes, etc. If the ship is aground, and cannot therefore manoeuvre, all possible sources of ignition should be eliminated and action taken to prevent flammable vapours entering accommodation and engine-room spaces. When it is possible to manoeuvre, the master, in conjunction with the appropriate shore authorities, may consider moving his ship to a more suitable location in order, for example, to facilitate emergency repair work or lightening operations, or to reduce the threat posed to any particularly sensitive shoreline areas. Such manoeuvring may be subject to coastal State jurisdiction.
- .2 Prior to considering remedial action, the master will need to obtain detailed information on the damage sustained by his ship. A visual inspection should be carried out and all cargo tanks, bunker tanks, and other compartments sounded. Due regard should be paid to the indiscriminate opening of ullage plugs or sighting ports, especially when the ship is aground, as loss of buoyancy could result.

- .3 Having assessed the damage sustained by the ship, the master will be in a position to decide what action should be taken to prevent or minimize further spillage. When bottom damage is sustained, hydrostatic balance will be achieved fairly rapidly, especially if the damage is severe, in which case the time available for preventive action will often be limited. When significant side damage is sustained in the way of oil tanks, cargo or bunkers will be released fairly rapidly until hydrostatic balance is achieved and the rate of release will then reduce and be governed by the rate at which oil is displaced by water flowing in under the oil. When the damage is fairly limited and restricted, for example, to one or two compartments, consideration may be given to transferring oil internally from damaged to intact tanks.

2.5.3.2 Stability and stress considerations: Great care in casualty response must be taken to consider stability and stress when taking actions to mitigate the spillage of oil or to free the ship if aground. The Plan should provide the master with detailed guidance to ensure that these aspects are properly considered. Nothing in this section shall be construed as creating a requirement for damage stability plans or calculations beyond those required by relevant international conventions.

- .1 Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall stress and stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess. Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damaged longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted. The Plan should clearly indicate who the master should contact in order to gain access to these facilities.
- .2 Where appropriate, the Plan should provide a list of information required for making damage stability and damaged longitudinal strength assessments.

2.5.3.3 Lightning: Should the ship sustain extensive structural damage, it may be necessary to transfer all or part of the cargo to another ship. The Plan should provide guidance on procedures to be followed for ship-to-ship transfer of cargo. Reference may be made in the Plan to existing company guides. A copy of such company procedures for ship-to-ship transfer operations should be kept with the Plan. The Plan should address the need for co-ordinating this activity with the coastal State, as such operation may be subject to its jurisdiction.

2.5.4 In order to have the necessary information available to respond to the situations referred to in paragraph 2.5.2, certain plans, drawings, and ship-specific details such as, a layout of a general arrangement plan, a tank plan, etc., should be appended. The Plan should show where current cargo, bunker and ballast information, including quantities and specifications, are available.

2.6 National and local co-ordination: Quick, efficient co-ordination between the ship and coastal State or other involved parties becomes vital in mitigating the effects of a pollution incident. The Plan should address the need to contact the coastal State for authorization prior to undertaking mitigating actions.

2.6.1 The identities and roles of various national and local authorities involved vary widely from State to State and even from port to port. Approaches to responsibility for discharge response also vary. Some coastal States have agencies that take charge of response immediately and subsequently bill the owner for the cost. In other coastal States, responsibility for initiating response is placed on the shipowner. In the case of the latter the Plan will require greater detail and guidance to assist the master with organizing this response.

3 NON-MANDATORY PROVISIONS

3.1 In addition to the provisions required by regulation 26 of Annex I of the Convention, local requirements, insurance company, or owner/operator policies, etc., may dictate that other guidance be provided in the Plan. These topics may include: provision of diagrams and drawings; ship carried response equipment; public affairs; record-keeping; and reference materials.

3.2 Plans and diagrams: In addition to the plans required by section 2.5.4 above, other details concerning the ship's design and construction may be appended to the Plan or their location identified.

3.3 Response equipment: Some ships may carry on board equipment to assist in pollution response. The type and quantity of this equipment may vary widely. The Plan should indicate an inventory of such equipment, if carried. It should also provide directions for safe use and guidelines to assist the master in determining when such use is warranted. Care should be exercised to ensure that the use of such equipment by the crew is practical and consistent with safety considerations. When such equipment is carried, the Plan should establish personnel responsibilities for its deployment, oversight, and maintenance. In order to ensure safe and effective use of such equipment, the Plan should also provide for crew training in the use of it. The Plan should include a provision that no chemical agent should be used for response to pollution on the sea without authorization of the appropriate coastal State and that such authorization should also be requested, when required, for use of containment or recovery equipment.

3.4 Public affairs: The owners may want to include in the Plan guidance for the master in dealing with the distribution of information to the news media. Such guidance should be fashioned to reduce the burden on ship's personnel already busy with the emergency at hand.

3.5 Record-keeping: As with any other incident that will eventually involve liability, compensation and reimbursement issues, the owner may want to include in his Plan guidance for the keeping of appropriate records of the pollution incident. Apart from detailing all actions taken on board, records might include communications with outside authorities, owners, and other parties, as well as a brief summary of decisions and information passed and received. Guidance on collecting of samples of spilled oil as well as that carried on board may also be provided.

3.6 Plan review: Regular review of the Plan by the owner, operator or master is recommended to ensure that the specific information contained therein is current. A feedback system should be employed which will allow quick capture of changing information and incorporation of it into the Plan. This feedback system should incorporate the following two means:

- .1 periodic review: the Plan should be reviewed by the owner or operator at least yearly to capture changes in local law or policy, contact names and numbers, ship characteristics, or company policy;
- .2 event review: after any use of the Plan in response to an incident, its effectiveness should be evaluated by the owner or operator and modifications made accordingly.

3.7 Plan testing: The Plan will be of little value if it is not made familiar to the personnel who will use it. Regular exercises will ensure that the Plan functions as expected and that the contacts and communications specified are accurate. Such exercises may be held in conjunction with other shipboard exercises and appropriately logged. Where ships carry response equipment, hands on experience with it by crew members will greatly enhance safety and effectiveness in an emergency situation. Procedures for training and exercise may be defined.

APPENDIX I

The following publications are suggested to provide additional assistance in the preparation of Plans:

Manual on Oil Pollution, Section II, Contingency Planning
International Maritime Organization (IMO)

ISBN 92 801 1233 3

Available in English, French, and Spanish from IMO, Publications Section,
4 Albert Embankment, London SE1 7SR

Response to Marine Oil Spills

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

ISBN 0 948691 51 4

Available in English, French, and Spanish from Witherby & Co. Ltd.,
32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances
under MARPOL 73/78

IMO

ISBN 92 801 1261 9

Available in English, French and Spanish from IMO Publications Section

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals

ISBN 0 948691 62 X

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Peril at Sea and Salvage -- A Guide for Masters

International Chamber of Shipping and Oil Companies International Marine
Forum (ICS/OCIMF)

ISBN 0 948691 46 8

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Guidelines for the Preparation of Shipboard Oil Spill Contingency Plans

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

Available from Witherby & Co. Ltd., London

APPENDIX II

DRAFT

EXAMPLE FORMAT FOR SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

All shipboard oil pollution emergency plans should contain the following introductory text:

"INTRODUCTION

1 This Plan is written in accordance with the requirements of regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.

2 The purpose of the Plan is to provide guidance to the master and officers on board the ship with respect to the steps to be taken when a pollution incident has occurred or is likely to occur.

3 The Plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc., of all contacts referenced in the Plan, as well as other reference material.

4 This Plan has been approved by the Administration and, except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

5 Changes to Section 5 and the appendices will not be required to be approved by the Administration. The appendices should be maintained up to date by the owners, operators and managers."

INDEX OF SECTIONS

<u>Section</u>	<u>Title</u>
1	Preamble
2	Reporting requirements
2.1	When to report
2.2	Information required
2.3	Who to contact
3	Steps to control discharge
3.1	Operational spills
3.2	Spills resulting from casualties
4	National and local co-ordination
5	Additional information (non-mandatory)

Appendices

SECTION 1: PREAMBLE

1 This section should contain an explanation of the purpose and use of the Plan and indicate how the shipboard Plan relates to other shore-based plans (refer Section 1.4 of the Guidelines).

SECTION 2: REPORTING REQUIREMENTS

2 This section should ensure that the reporting requirements of regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78 are complied with and should include information relating to the following:

2.1 When to report

This section should contain guidance on when to report actual and/or probable discharges (see section 2.3.1 of the Guidelines).

2.2 Information required

This section should contain details of the information required for the initial report and supplementary or follow-up reports. Reference should be made to resolution A.648(16) (see section 2.3.2 of the Guidelines). This section should include an example of reporting format as illustrated in table 1.

TABLE 1

<u>SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN</u>		
<u>SAMPLE FORMAT FOR INITIAL NOTIFICATION</u>		
<u>AA (SHIP NAME, CALL SIGN, FLAG)</u>		
<u>BB (DATE AND TIME OF EVENT, UTC)</u> <div><div> </div><div> D D H H M M </div></div>		
<u>CC (POSITION, LAT, LONG)</u> <div><div> N S </div><div> d d m m </div></div> <div><div> E W </div><div> d d d m m </div></div>	OR 	<u>DD (BEARING, DISTANCE FROM LANDMARK)</u> <div><div> </div><div> d d d </div></div> <div><div> </div><div> N miles</div></div>
<u>EE (COURSE)</u> <div><div> </div><div> d d d </div></div>	 	<u>FF (SPEED, KNOTS)</u> <div><div> </div><div> kn kn 1/10 </div></div>
<u>LL (INTENDED TRACK)</u>		
<u>MM (RADIO STATIONS(S) GUARDED)</u>		
<u>NN (DATE AND TIME OF NEXT REPORT, UTC)</u> <div><div> </div><div> D D H H M M </div></div>		
<u>PP (TYPE AND QUANTITY OF CARGO/BUNKERS ON BOARD)</u>		
<u>QQ (BRIEF DETAILS OF DEFECTS/DEFICIENCIES/DAMAGE)</u>		

TABLE 1 (continued)

<u>RR (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)</u>			
<u>SS (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS)</u>			
WIND	<div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">DIRECTION</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> _ _ _ </div> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">SPEED</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">(Beaufort)</div> </div> </div>	SWELL	<div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">DIRECTION</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> _ _ _ </div> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">HEIGHT</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">(m)</div> </div>
<u>TT (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)</u>			
<u>UU (SHIP SIZE AND TYPE)</u>			
LENGTH:	(m)	BREADTH:	(m)
		DRAUGHT:	(m)
		TYPE:	
<u>XX (ADDITIONAL INFORMATION)</u>			
BRIEF DETAILS OF INCIDENT: NEED FOR OUTSIDE ASSISTANCE: ACTIONS BEING TAKEN: NUMBER OF CREW AND DETAILS OF ANY INJURIES: DETAILS OF P&I CLUB & LOCAL CORRESPONDENT: OTHERS:			

Footnote: The alphabetical reference letters in the above format are from "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the International Maritime Organization by resolution A.648(16). The letters do not follow the complete alphabetical sequence as certain letters are used to designate information required for other standard reporting formats, e.g., those used to transmit route information.

2.3 Who to contact

This section should refer the Plan user to Appendices separately listing contacts for the following:

- coastal State contacts (see section 2.4.2 of the Guidelines);
- port contacts (see section 2.4.3 of the Guidelines); and
- ship interest contacts (see section 2.4.4 of the Guidelines).

Examples of how this information could be depicted are included in the appendices.

SECTION 3: STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3 This section should ensure that the provisions of regulation 26 of Annex 1 of MARPOL 73/78 regarding steps to control discharge are complied with and should include information relating to the following:

3.1 Operational spills

This section should contain ship-specific information concerning actions to be taken in response to operational spills (see section 2.5.2.1). As a minimum, procedures to address spills resulting from pipe leakage, tank overflow and hull leakage should be included.

3.2 Spills resulting from casualties

This section should contain ship-specific and company-specific information concerning actions to be taken to address, as a minimum, the following casualty scenarios: grounding, fire/explosion, collision, hull failure, excessive list (see section 2.5.2.2 of the Guidelines). This section should also provide guidance on priority actions to be taken (see Section 2.5 of the Guidelines). Consideration should be given to providing some of the necessary information in the form of checklists/flowcharts where considered applicable. An example of presentation of information relating to response activities and personnel responsibilities is given in table 2 below:

Operational spill type	Action to be taken	Designated Crew Member (State rank/rating only)
Pipe leakage	Stop product flow	Chief Officer

Where appropriate this section should provide a list of information required for making damage stability and damage longitudinal strength assessments.

SECTION 4: NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION

4 This section should contain information to assist the master in initiating action by coastal State, local government or other involved parties (see section 2.6 of the Guidelines). Dependent on the ship's trade, this Section should include information and guidance to assist the master with organizing a response to the incident should such response not be organized by shore authorities. Detailed information for specific areas may be included as appendices to the Plan.

SECTION 5: ADDITIONAL INFORMATION (NON-MANDATORY)

5 This section should contain additional information included in the Plan at the owners' discretion. This information, although not required by regulation 26 of MARPOL 73/78, Annex 1, may be required by local authorities in ports visited by the vessel, or it may be included to provide additional assistance to the ship's master when responding to an emergency situation. This information may include (see section 3 of the Guidelines):

- plan review procedures;
- training and drill procedures;
- record-keeping procedures;
- public affairs policy of the owners/operators;
- etc.

(See section 3 of the Guidelines.)

APPENDICES

The following appendices should be attached to the Plan, as a minimum:

- . List of coastal State contacts (see section 2.4.3 of the Guidelines)
- . List of port contacts as appropriate (see section 2.4.4 of the Guidelines)
- . List of ship interest contacts (see section 2.4.5 of the Guidelines)
- . Ship's plans and drawings (see section 2.5.4 of the Guidelines).

Additionally the following information could be attached:

- . Summary flowchart (consideration should be given to adapting the flowchart for bulkhead display on board)
- . Information relevant to roles and responsibilities of national and local authorities
- . Other reference material

APPENDIX ...

SHIP INTEREST CONTACTS

The following table provides an example as to how ship interest contact information could be presented:

(a) Owner/operator contacts

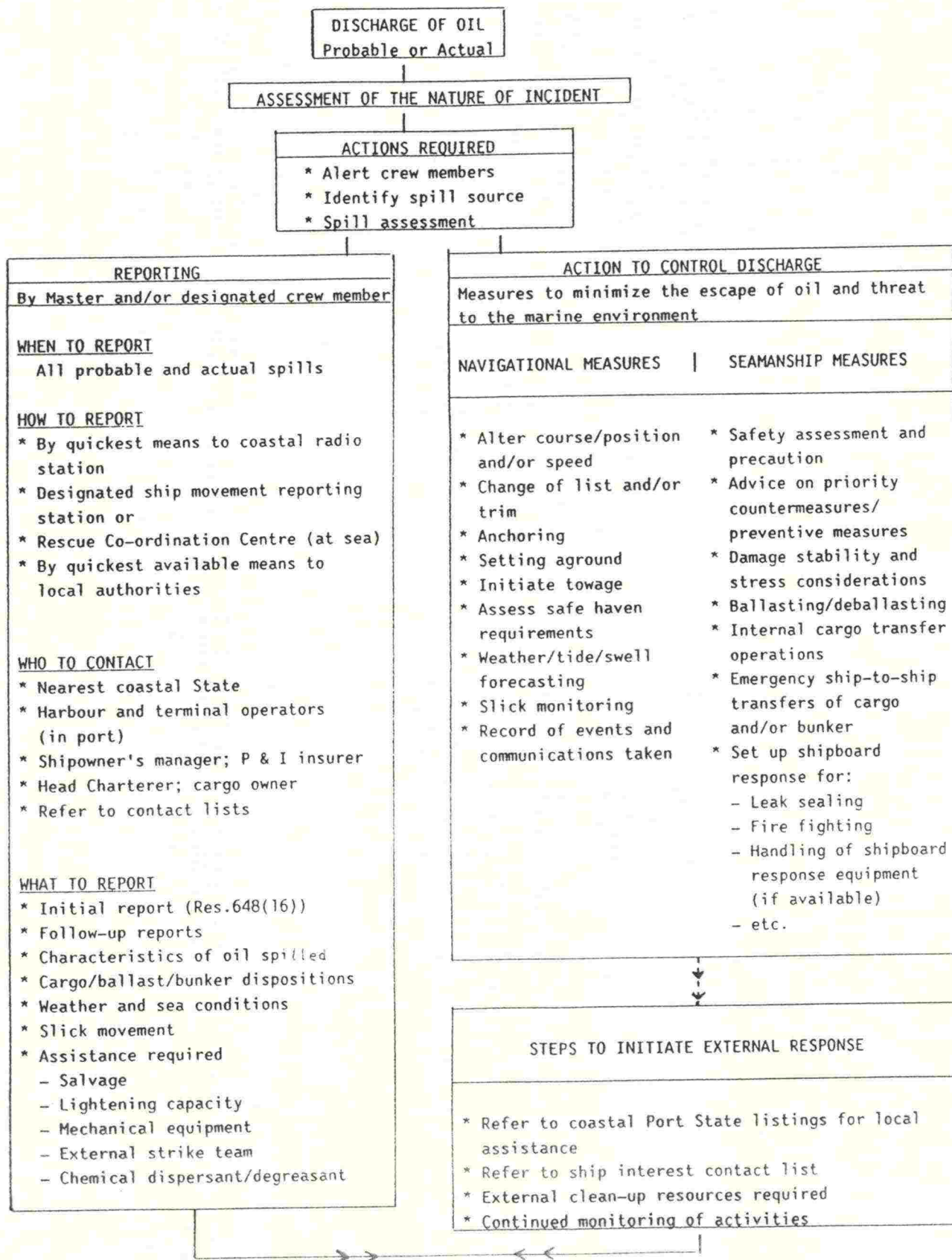
Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Owner/operator		Phone: Fax: Telex: INMARSAT- Telex: INMARSAT- Fax:	

(b) Other ship interest contacts

Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Charterer			
Local agent			
P&I Club and correspondents			

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN – SUMMARY FLOWCHART

This flow diagram is an outline of the course of action that shipboard personnel should follow in responding to an oil pollution emergency based on the guidelines published by the Organization. This diagram is not exhaustive and should not be used as a sole reference in response. Consideration should be given for inclusion of specific references to the Plan. The steps are designed to assist ship personnel in actions to stop or minimize the discharge of oil and mitigate its effects. These steps fall into two main categories – reporting and action.



OHJEET ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMAN LAATIMISEKSI ÖLJYVAHINGON VARALTA

ALKUSANAT

IMO:n Meriympäristön suojelukomitea on valmistellut nämä ohjeet, jotka tarvitaan laadittaessa aluksen valmiussuunnitelmaa öljyvahingon varalta.

Näiden ohjeiden tavoitteena on:

- auttaa laivanvarustajia laatimaan alusten valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta edellämainitun säännön mukaisesti;
- auttaa hallintoa valmistelemaan kansallisia säädöksiä, joilla edellämainittu sääntö saatetaan voimaan.

Yhdenmukaisuuden vuoksi hallintoja pyydetään viittaamaan näihin ohjeisiin valmistellessaan vastaavia kansallisia sääntöjä.

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO
2. PAKOLLISET MÄÄRÄYKSET,
YLEISSOPIMUKSEN LIITE I SÄÄNTÖ 26
3. VAPAAEHTOISET LISÄOHJEET

Liitteet:

Liite I AIHEESEEN LIITTYVÄ KIRJALLISUUS

Liite II ESIMERKKI ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMASTA
ÖLJYVAHINGON VARALTA

1. JOHDANTO

1.1 Nämä ohjeet auttavat valmisteltaessa aluksen valmiussuunnitelmaa öljyvahingon varalta (jäljempänä suunnitelma), jota MARPOL 73/78 yleissopimuksen (jäljempänä yleissopimus) liitteen I sääntö 26 edellyttää. Suunnitelman tulee olla edellä mainitun säännön mukainen.

1.2 Ohjeet jakautuvat kolmeen osaan:

- 1 Johdanto: Tämä osa antaa yleiskuvan käsiteltävästä asiasta sekä perehdyttää lukijaa ohjeiden peruskäsitteisiin ja ohjeiden pohjalta kehitettäviin suunnitelmiin.
- 2 Pakolliset määräykset: Tämä osa selvittää, miten yleissopimuksen liitteen I säännön 26 vaatimukset täyttyvät.
- 3 Vapaaehtoiset lisäohjeet: Tämä osa antaa ohjeita muiden tietojen sisällyttämisestä suunnitelmaan. Vaikka säännöt eivät vaadi näitä tietoja, voivat paikalliset viranomaiset käyntisatamissa silti vaatia niitä. Tiedot helpottavat myös aluksen päällikön päätöksentekoa hätätilanteissa. Tämä osa opastaa myös, miten suunnitelmaa täydennetään ja miten sen mukaisesti harjoitellaan.

1.3 Ohjeiden tarkoitus:

Nämä ohjeet antavat perustan, kun aletaan valmistella aluskohtaista suunnitelmaa. Kaikille alustyypeille ei voi laatia täydellisiä ohjeita, koska aluksia on niin monenlaisia. Suunnitelman laatijan täytyy ottaa huomioon oman aluksensa erityispiirteet, kuten aluksen tyyppi ja koko, lasti ja reitti sekä yhtiön organisaatio maissa. Tarkoitus ei ole, että suunnitelman laatija valitsee tarvitsemansa osat ohjeista ja rakentaa toimivan suunnitelman. Suunnitelma täytyy räätälöidä aluskohtaisesti, jotta se olisi tehokas ja täyttäisi vaatimukset. Ohjeet varmistavat, että kaikki asiat otetaan huomioon suunnitelmaa laadittaessa.

1.4 Suunnitelman tarkoitus:

Suunnitelma auttaa tarvittaessa miehistöä yllättävän öljypäästön torjunnassa. Sen pääasiallinen tarkoitus on käynnistää toiminta öljyvuodon pysäyttämiseksi tai vähentämiseksi sekä sen vaikutusten lieventämiseksi. Tehokas suunnittelu varmistaa, että tarvittaviin toimenpiteisiin ryhdytään rakentavalla, loogisella ja oikea-aikaisella tavalla.

1.4.1 Suunnitelman täytyy kattaa muutakin kuin laivan käytöstä johtuvat päästöt. Sen tulee sisältää ohjeet siitä, miten päällikkö toimii laajan vuodon sattuessa.

1.4.2 On selvää, että onnettomuudesta aiheutuvissa päästöissä tarvitaan yksiselitteinen ja huolellisesti laadittu suunnitelma, joka ottaa huomioon minkälaiseen paineeseen ja minkälaisiin moninaisiin tehtäviin miehistö joutuu hätätilanteessa. Tapahtumien tuoksinassa suunnittelemattomuus johtaa usein väärinkäsityksiin ja virheisiin, ja ilmoitus avainhenkilöille jää usein tekemättä. Viivästyksiä tapahtuu ja kallista aikaa hukataan - aikaa jolloin tilanne ehkä pahenee. Seurauksena voi olla, että alus ja sen henkilökunta voi altistua yhä suuremmille vaaroille ja ympäristöhaitat voivat lisääntyä.

1.4.3 Jotta suunnitelma täyttäisi tehtävänsä, sen tulee olla:

- 1 realistinen, käytännöllinen ja helppokäyttöinen;
- 2 aluksen johdon sisäistävä, sekä laivassa että maissa;
- 3 säännöllisesti arvioitu, tarkastettu ja täydennetty.

1.4.4 Tarkoitus on, että säännön 26 mukaan laadittu suunnitelma olisi yksinkertainen. Suositeltavaa on, että hätätilanteita varten on laadittu yksinkertaiset vuokaaviot tai tarkistuslistat päällikön päätöksentekoa helpottamaan. Kaaviot ja listat voivat tarjota havainnollisen ja loogisen viestintämallin, joka puolestaan vähentää virheitä ja tehtävien laiminlyöntiä hätätilanteissa. Tässä yhteydessä tulisi välttää runsaita toisarvoisia tietoja laivasta, lastista yms., koska ne ovat yleensä saatavissa muualta. Jos tällaista tietoa pidetään tarpeellisena, tulisi se sisällyttää liitteisiin, jolloin se ei vie huomiota suunnitelman tärkeistä kohdista.

1.4.5 Malli yllämainitusta yleispiirteisestä vuokaaviosta on esitetty liitteessä II: Esimerkki aluksen valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalta.

1.4.6 Suunnitelma on asiakirja, jota aluksen päällystö käyttää. Siksi se täytyy laatia päällystön työkielellä. Jos huomattava osa päällystöstä vaihtuu ja työkieli muuttuu, täytyy suunnitelma kirjoittaa päällystön uudella työkielellä.

2. PAKOLLISET MÄÄRÄYKSET, YLEISSOPIMUKSEN LIITE I SÄÄNTÖ 26

2.1 Tämä osa antaa yksilölliset ohjeet kullekin neljälle pakolliselle, yleissopimuksen liitteen I säännön 26 mukaiselle määräykselle.

2.2 Yleissopimuksen liite I sääntö 26 edellyttää, että suunnitelma sisältää ainakin:

- a) menetelmän, jonka avulla päällikkö ja henkilöt, jotka vastaavat laivasta, ilmoittavat öljyvahingosta järjestön ohjeiden perusteella siten kuin kyseisen yleissopimuksen I pöytäkirjan 8 artiklassa vaaditaan;
- b) luettelon viranomaisista tai henkilöistä, joihin otetaan yhteyttä öljyvahingon sattuessa;
- c) eritellyn luettelon toimenpiteistä, joihin aluksella on ryhdyttävä öljypäästöjen rajoittamiseksi tai hallitsemiseksi vahingon tapahduttua;
- d) ohjeen missä ja miten aluksella järjestetään yhteistoiminta aluksen ja paikallisten ja kansallisten viranomaisten välillä saastumisen torjumiseksi"

2.3 Ilmoitus rantavaltiolle:

Yleissopimuksen I pöytäkirjan 8 artikla edellyttää, että lähimmälle rantavaltiolle ilmoitetaan tapahtuneista ja todennäköisistä päästöistä. Näin varmistetaan, että rantavaltio saa viipymättä ilmoituksen kaikista tapahtumista, jotka saastuttavat tai uhkaavat saastuttaa merellistä ympäristöä, sekä tapahtumista, jotka vaativat avustusta tai pelastustoimintaa, jotta tarvittaviin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä.

2.3.1 Ilmoitusvelvollisuus:

Tarvittaessa suunnitelma antaa selvän ja tiiviin ohjeen siitä, milloin päällikön on tehtävä ilmoitus rantavaltiolle.

2.3.1.1 Tapahtunut päästö:

Raportti on lähetettävä lähimmälle rantavaltiolle aina kun kyseessä on:

- 1 öljypäästö, joka johtuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta, aluksen turvallisuuden varmistamisesta tai ihmishenkien pelastamisesta merellä; tai
- 2 aluksen toiminnasta johtuva päästö, jos se ylittää voimassa olevan asetuksen sallimat arvot.

2.3.1.2 Todennäköinen päästö:

Suunnitelman tulee antaa päällikölle ohjeet siitä, miten arvioida tilanteita, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta joissa vuodon todennäköisyys on olemassa ja joissa siksi on aihetta raportointiin. Arvioitaessa, onko todennäköisyys vuotoon olemassa ja onko raportointiin aihetta, tulisi ainakin seuraavat seikat ottaa huomioon:

- 1 vaurio, vioittuminen tai käyttöhäiriö aluksessa, koneistossa tai varusteissa;
- 2 aluksen sijainti, maan tai merellisen rakenteen läheisyys;
- 3 sää, vuorovesi, virta ja merenkäynti; sekä
- 4 liikennetiheys.

2.3.1.2.1 On epäkäytännöllistä laatia tarkka luettelo kaikista tilanteista, joissa todennäköinen päästö vaatii päällikköä raportoimaan tapahtuman. Yleisohjeena voidaan sanoa, että päällikön tulee raportoida seuraavissa tapauksissa:

- 1 vaurio, vioittuminen tai käyttöhäiriö, joka vaarantaa aluksen turvallisuutta; esimerkiksi yhteentörmäys, karilleajo, tulipalo, räjähdys, rakenteen pettäminen, vuoto, lastin siirtyminen; sekä
- 2 koneiston tai varusteiden vioittuminen tai käyttöhäiriö, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta; esimerkiksi ruorikoneiston, potkurikoneiston, sähköntuotannon, elintärkeiden navigoinnin apuvälineiden vioittuminen tai käyttöhäiriö.

2.3.2 Vaaditut tiedot:

Suunnitelmassa täytyy eritellä tarpeeksi yksityiskohtaisesti miten ensimmäinen ilmoitus lähetetään rantavaltiolle. Suunnitelman laatija saa yksityiskohtaiset tiedot järjestön ohjeista päätöslauselmasta A.648 (16). Suunnitelmaan tulee sisältyä valmis kaavake, jonka malli on näiden ohjeiden liitteessä II. Rantavaltioita kehoitetaan ottamaan huomioon liitteen II taulukko I ja hyväksymään se riittävänä ensimmäisenä ilmoituksena. Lisä- tai seurantailmoituksien tulisi noudattaa samaa muotoa.

- 2.4 Luettelo yhteyshenkilöistä
 - 2.4.1 Saastuttamiseen osallisena olevan aluksen tulee olla yhteydessä rantavaltion tai sataman sekä laivayhtiön edustajiin.
 - 2.4.2 Yhteysluetteloa laadittaessa on otettava huomioon tarve ympärivuorokautiseen yhteydenpitoon sekä nimettävä varamiehet nimetyille henkilöille. Yksityiskohdat on päivitettävä säännöllisesti ottaen huomioon henkilöstömuutokset ja puhelin-, telex- ja telefaxnumeroiden muutokset. Suunnitelmassa täytyy olla selvä tieto ensisijaisesta yhteydenottotavasta (telex, puhelin, telefax yms.).
 - 2.4.3 Yhteydet rantavaltille
 - 2.4.3.1 Toiminnan jouduttamiseksi ja vahinkojen minimoimiseksi on tärkeää, että alueen rantavaltioita informoidaan viipymättä tapahtuneesta saastuttamisesta. Alkutoimenpiteenä on ensimmäisen ilmoituksen lähettäminen, kuten yleissopimuksen I pöytäkirjan 8 artikla vaatii. Ohjeet tämän raportin laatimisesta on annettu kohdassa 2.3.
 - 2.4.3.2 Suunnitelman liitteenä tulee olla järjestön ylläpitämä luettelo niistä laitoksista tai viranomaisista, joille raporttien vastaanotto ja jatkokäsittely kuuluu. Mikäli kyseinen luettelo puuttuu tai suoraa yhteyttä ei pystytä aikaansaamaan, tulee päällikön ottaa yhteys lähimpään rannikkoradioasemaan, alueelliseen laivaliikennevalvonta-asemaan tai meripelastuskeskukseen (RCC = Rescue Co-ordination Centre) nopeimmalla mahdollisella tavalla.
 - 2.4.4 Yhteydet satamaan
 - 2.4.4.1 Satamassa oleva alus tekee ilmoituksen paikallisille viranomaisille nopeuttaakseen vasteaikoja. Laivaliikenteen kirjavuuden johdosta tässä ohjeessa on mahdotonta antaa tarkkoja ohjeita siitä, miten nämä viranomaiset tulisi suunnitelmassa luetteloida. Suunnitelman liitteenä tulee olla säännöllisesti liikennöitävien satamien tiedot. Mikäli tämä ei ole mahdollista, suunnitelman tulisi kehottaa päällikköä satamaantulon jälkeen hankkimaan nämä tiedot.
 - 2.4.5 Yhteydet laivan edunvalvojiin
 - 2.4.5.1 Suunnitelman tulee sisältää tiedot kaikista tahoista, joilla on etuja valvottavanaan aluksella ja joille tehdään ilmoitus tapahtuneesta. Tiedot on esitettävä yhteyshenkilöluettelon muodossa. Luetteloa laadittaessa tulisi muistaa, että vakavan onnettomuuden sattuessa miehistöllä on täysi työ pelastaa ihmishenkiä ja toimia tilanteen hallitsemiseksi sekä vahingon seurauksien minimoimiseksi. Miehistöä ei tulisi rasittaa turhilla yhteydenpitovelvoitteilla.
 - 2.4.5.2 Toimenpiteet vaihtelevat eri yhtiöissä, mutta tärkeintä on, että suunnitelmasta selviää, kuka on vastuussa eri osapuolien, kuten lastin omistajien, vakuutusyhtiöiden ja meripelastusyhtiöiden informoisesta. On ehdottoman tärkeää, että aluksen ja varustamon suunnitelmat ovat sisällöltään yhdenmukaiset ja että ne siten takaavat, että kaikkia osapuolia informoidaan ja päällekkäisiä toimintoja vältetään.

2.5 Toimenpiteet päästöjen hallitsemiseksi

2.5.1 Aluksen miehistö on yleensä parhaimmassa asemassa ryhtyäkseen nopeisiin toimenpiteisiin, vähentääkseen tai hillitäkseen öljypäästöjä aluksestaan. Suunnitelman tulee antaa päällikölle neuvoja päästöjen rajoittamisesta eri tilanteissa. Suunnitelma ei ole ainoastaan toimenpiteiden luettelointi, vaan nimeää myös vastuushenkilöt, jotta hätätilanteissa vältytään sekaannuksilta.

2.5.2 Tämä osa suunnitelmasta vaihtelee paljonkin eri aluksissa. Sen painopiste on riippuvainen alustyyppistä, rakenteesta, lastista, varusteista, miehityksestä ja jopa reitistä. Vähimmäisvaatimuksena on, että suunnitelma antaa päällikölle ohjeita, miten käsitellä seuraavia asioita:

1 Aluksen toiminnasta johtuva päästö:
Suunnitelman tulee antaa ohjeet, miten poistetaan kannelle päässyt öljy. Tähän tarkoitukseen voidaan käyttää aluksen henkilökuntaa tai ulkopuolista puhdistusliikettä. Suunnitelman tulee antaa selvät ohjeet, miten ylimääräinen öljy kuljetetaan maihin ja miten puhdistusvälineitä käsitellään.

1.1 Putkivuodot:
Suunnitelman tulee antaa erityisohjeita putkivuotojen käsitlemisestä.

1.2 Tankkien ylivuodot:
Suunnitelman tulee sisältää menetelmiä tankkien ylivuotojen käsitlemisestä. Siihen on sisällyttävä vaihtoehtoja lastin tai polttoaineen siirtämisestä tyhjiin tai vajaisiin tankkeihin tai lastin siirtämisestä maihin.

1.3 Runkovuodot:
Suunnitelman tulee antaa ohjeita siitä, miten reagoida päästöihin, joiden epäillään olevan lähtöisin runkovuodoista. Tämä saattaa edellyttää ohjeita kyseisen lastitankin sisällön siirtämisestä toiseen tankkiin tai maihin. Suunnitelmaan täytyy myös sisältyä toimintaohjeita niiden tilanteiden varalta, joissa ei voida täsmentää mistä tankista vuoto on peräisin. Myös epäiltyjen runkorepeytymien käsittelymenetelmiä tulee sisältyä suunnitelmaan. Tällöin on kiinnitettävä huomiota siihen, miten lastin siirtäminen vaikuttaa aluksen lujuuteen ja vakavuuteen.

2 Vaurioista aiheutuneet päästöt:
Suunnitelmassa on erikseen käsiteltävä alla mainitut vauriotyypit ja jokaiselle vauriotyypille on laadittava yksityiskohtainen tarkistuslista. Tarkistuslistat räätelöidään kullekin alukselle. Tarkistuslistojen lisäksi nimetään henkilökohtaiset tehtävät eri tilanteissa. Jos nämä tiedot sisältyvät olemassa olevaan palontorjuntasuunnitelmaan ja hälytysluetteloon, riittää viittaus näihin henkilökohtaisten tehtävien määritykseksi.

2.1 karilleajo

2.2 tulipalo/räjähdys

2.3 yhteentörmäys

2.4 vaurioitunut runko

2.5 huomattava kallistuma

2.5.3 Suunnitelmassa tulee olla päällikölle ohjeet toimintajärjestyksestä, vakavuus- ja lujuusnäkökohdista sekä aluksen keventämisestä, kohdassa 2.5.2 mainittujen tarkistuslistojen ja henkilökohtaisten tehtävien luetteloiden lisäksi.

2.5.3.1 Ensisijaiset toimet:

Tämä kappale antaa yleisohjeita monenlaisen vaurion käsittelyyn. Suunnitelman tulee antaa päällikölle aluskohtaisia ohjeita alla mainituista pääkohdista.

- 1 Onnettomuuden selvittelyssä päällikön tärkein velvollisuus on varmistaa miehistön turvallisuus sekä estää onnettomuuden laajeneminen. Onnettomuudessa, jossa on tapahtunut päästö, toiminta täytyy suunnata tulipalon ja räjähdysten estämiseen muuttamalla aluksen suuntaa niin, että alus on tuulen yläpuolella öljylauttaan nähden, ja sulkemalla tarpeettomat ilmanottoaukot jne. Mikäli alus on karilla eikä siten ohjattavissa, kaikki mahdolliset kipinänlähteet on eliminointava ja ryhdyttävä toimenpiteisiin, jottei palonarkoja kaasuja pääse tunkeutumaan asuintiloihin eikä koneistotiloihin. Jos alusta voidaan ohjailla, täytyy päällikön yhteistoiminnassa maissa olevien viranomaisten kanssa harkita siirretäänkö alusta sopivampaan paikkaan esimerkiksi hätäkorjaustöitä tai aluksen keventämistä varten tai erityisen herkkien ranta-alueiden suojelemiseksi. Edellämainittu siirto saattaa olla rantavaltion määräämisvallassa.
- 2 Päällikön täytyy selvittää aluksen vauriot yksityiskohtaisesti, ennenkuin korjaustöihin ryhdytään. On suoritettava silmämääräiset tarkistukset sekä peilattava kaikki lastitankit, varastotankit sekä muut osastot. Etenkin karilleajon jälkeen on riittävää huomiota kiinnitettävä ullageaukkoihin ja tarkastusluukkuihin, joiden varomaton avaaminen saattaa aiheuttaa uppoamisvaaran.
- 3 Kun päällikkö on selvittänyt aluksen kärsimät vahingot, hän voi arvioida mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä lisäpäästöjen vähentämiseksi tai estämiseksi. Jos kyseessä on pohjan vaurioituminen, vaurioituneet tilat täyttyvät nopeasti, etenkin jos vaurio on laaja. Tällöin on yleensä rajallisesti aikaa tehdä ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä. Jos kyseessä on huomattava kylkivaurio ja lastiöljy- tai varastotankkeja vaurioituu, nestepinnat tasoittuvat nopeasti, jonka jälkeen vuoto tyrehtyy ja öljyä purkautuu sitä mukaa kuin se korvautuu merivedellä. Jos vaurio on rajoittunut esimerkiksi yhteen tai kahteen osastoon, voidaan harkita öljyn siirtämistä ehjiin tankkeihin.

2.5.3.2 Vakavuus- ja lujuusnäkökohdat:

Ryhdyttäessä toimenpiteisiin öljyvuodon vähentämiseksi tai aluksen saamiseksi pois karilta, täytyy vakavuuteen ja lujuuteen kiinnittää suurta huomiota. Suunnitelman tulee antaa päällikölle yksityiskohtaiset ohjeet sen varmistamiseksi, että mainitut näkökohdat tulevat asianmukaisesti huomioituiksi. Tässä kohdassa ei saa esittää sellaisia vauriovakavuussuunnitelmia tai -laskelmia koskevia lisävaatimuksia, jotka ylittävät voimassaolevat kansainväliset sopimukset.

- 1 Vaikutukset aluksen vakavuuteen ja lujuuteen tulee tarkoin arvioida, ennenkuin nesteitä siirretään tankista toiseen. Mikäli vaurio on laaja, aluksella saattaa olla mahdotonta arvioida nesteiden siirron vaikutusta vakavuuteen ja lujuuteen. Alukselta voidaan joutua ottamaan yhteyttä varustamoon, alusta

operoivaan yhtiöön tai muuhun osapuoleen, jotta saadaan tietoja vaurio-
vakavuuden tai pitkäikäisyyden arvioimiseksi. Varustamojen tekniset osastot
voivat yleensä selvittää nämä asiat. Muussa tapauksessa joudutaan ottamaan
yhteyttä luokituslaitoksiin tai ulkopuolisiin toimistoihin. Suunnitelmassa täytyy
olla ohjeet siitä, kehen päällikön tulee ottaa yhteyttä voidakseen käyttää
mainittuja apukeinoja.

- 2 Mikäli mahdollista, suunnitelman tulee sisältää luettelo niistä tiedoista, joita
tarvitaan vauriovakavuutta ja vaurioituneen aluksen pitkäikäisyyttä
arvioitaessa.

2.5.3.3 Aluksen keventäminen:

Mikäli alus kärsii huomattavia rakenteellisia vaurioita, saattaa lastin siirtäminen
osittain tai kokonaan toiseen alukseen tulla ajankohtaiseksi. Suunnitelman tulee
sisältää ohjeita toimenpiteistä, joilla lastia siirretään aluksesta toiseen. Tällöin
voidaan viitata yhtiön jo olemassa oleviin sääntöihin ja ohjeisiin. Suunnitelmaan
tulisi liittää kopio yhtiön säännöistä ja ohjeista lastin siirtämisestä aluksesta
toiseen. Suunnitelmassa tulisi tähdentää yhteistoiminnan tärkeyttä rantavaltion
kanssa, koska kyseinen toiminta saattaa olla heidän toimivallassaan.

- 2.5.4 Jotta alus voisi toimia kohdassa 2.5.2 mainituissa tilanteissa, tulisi suunnitelmaan
liittää eräitä suunnitelmia, piirustuksia ja aluskohtaisia tietoja, kuten yleispiirustus,
tankkikaavio yms. Suunnitelmasta on käytävä ilmi, mistä ajankohtaiset tiedot
lastista, polttoaineista ja painolastista, määrät ja laatu mukaan lukien, ovat
saatavissa.

2.6 Kansallinen ja paikallinen yhteistoiminta:

Nopea ja tehokas yhteistoiminta aluksen ja rantavaltion tai muun osapuolen välillä
on välttämätön, kun yritetään lieventää saastuttavan onnettomuuden seurauksia.
Suunnitelman tulee painottaa tarvetta olla yhteydessä rantavaltioon torjuntavaltuuk-
sien saamiseksi.

- 2.6.1 Kansallisten ja paikallisten viranomaisten toiminta ja valtuudet vaihtelevat suuresti
eri valtioiden ja myös eri satamien välillä. Suhtautuminen alusten päästöistä
johtuviin vastuukysymyksiin vaihtelee suuresti. Eräillä rantavaltioilla on toimistot,
jotka ottavat heti asian hoitaakseen ja laskuttavat varustamoa jälkikäteen. Toisissa
rantavaltioissa vastuu lepää varustamon harteilla. Jälkimmäisessä tapauksessa on
suunnitelman oltava yksityiskohtaisempi antaen päällikölle ohjeet torjunnan
organisointiin.

3. VAPAAEHTOISET LISÄOHJEET

- 3.1 Sen lisäksi, mitä yleissopimuksen I liitteen 26 säännössä on vaadittu, voivat
paikalliset määräykset, vakuutusyhtiöt tai varustamon/alusta operoivan yhtiön
menettelytavat asettaa omat vaatimuksensa suunnitelmalle. Nämä määräykset ja
menettelytavat voivat sisältää vaatimuksia taulukoista ja piirustuksista, aluksella
olevasta torjuntakalustosta, julkisesta tiedottamisesta, päiväkirjan pitämisestä ja
viitemateriaalista.

- 3.2 Piirustukset ja diagrammit:
Kohdassa 2.5.4 mainittujen piirustusten lisäksi voidaan muita aluksen rakennetta
koskevia yksityiskohtia esittää suunnitelman liitteenä tai mainita missä kyseisiä
tietoja säilytetään.

3.3 Torjuntakalusto:

Joillakin aluksilla voi olla kalustoa päästöjen torjumiseksi. Kaluston kokoonpano ja lukumäärä vaihtelee suuresti. Suunnitelman tulee luetella kyseinen kalusto, mikäli sellainen on olemassa. Sen lisäksi on esitettävä kaluston käyttöohjeet sekä ohjeita päällikölle, milloin on aiheellista ottaa kalusto käyttöön. On varmistettava, että laivaväki osaa käyttää kalustoa tehokkaasti, tarkoituksenmukaisesti ja turvallisesti. Jos aluksessa on torjuntakalustoa, tulee suunnitelmassa esittää henkilökohtaiset vastuualueet kaluston käytöstä, valvonnasta ja huollosta. Suunnitelman tulee myös antaa ohjeita torjuntakaluston käyttöön liittyvästä harjoittelusta, jotta miehistö osaisi käyttää kalustoa turvallisesti ja tehokkaasti. Suunnitelmassa täytyy myös tuoda julki, ettei kemikaaleja saa käyttää meressä olevaan öljyyn ilman asianomaisen rantavaltion lupaa ja että lupa pitää hakea tarvittaessa myös öljyn imeytys- ja poistolaitteiden käyttämiseksi.

3.4 Julkinen tiedotus:

Varustamo saattaa lisätä suunnitelmaan ohjeita siitä, miten päällikön tulee hoitaa tiedottaminen julkiselle sanalle. Kyseinen ohje tulee laatia siten, ettei jo täys-työllistetyin miehistön työtaakkaa kasvateta.

3.5 Päiväkirjat:

Koska kaikissa onnettomuuksissa nousee esille kysymys vastuusta, korvauksista ja takaisinmaksusta, varustamo haluaa varmasti suunnitelmaan maininnan päiväkirjan pitämisestä öljyvahingon sattuessa. Päiväkirjaan saatetaan merkitä aluksella suoritettujen yksityiskohtaisten toimenpiteiden lisäksi yhteydenpidot viranomaisiin, varustamoon ja muihin osapuoliin sekä lyhyt yhteenvedo tehdyistä päätöksistä ja tietojenvaihdosta. Ohjeet öljynäytteiden ottamisesta sekä merestä että lastista voivat myös sisältyä suunnitelmaan.

3.6 Suunnitelman tarkistus:

On suositeltavaa, että varustamo, alusta operoiva yhtiö tai päällikkö säännöllisesti tarkistavat suunnitelman varmistaakseen, että määritelty informaatio on ajan tasalla. On varmistettava, että suunnitelmaa korjataan ja täydennetään saadun palautteen mukaisesti. Palaute voidaan sisällyttää suunnitelmaan allamainitulla tavalla:

- 1 säännöllinen tarkistus: varustamon tai alusta operoivan yhtiön tulee tarkistaa suunnitelma vuosittain, jotta muutokset paikallisissa laeissa tai menettelyta-voissa, yhteyshenkilötiedoissa, puhelin- ja telefaxnumeroissa, aluksen tiedoissa tai yhtiön menettelytavoissa saadaan rekisteröidyiksi;
- 2 tilanteiden jälkiselvittely: aina kun suunnitelmaa on käytetty vahinkojen selvittelyssä tulee varustamon tai alusta operoivan yhtiön arvioida sen tehokkuus ja tehdä tarvittavia korjauksia.

3.7 Suunnitelman testaus:

Suunnitelmasta on vähän hyötyä, jos miehistö ei ole siihen perehtynyt. Säännölliset harjoitukset takaavat sen, että suunnitelma toimii toivotulla tavalla ja että yhteydet toimivat ja ovat ajan tasalla. Harjoitukset voidaan suorittaa muiden aluksella suoritettavien harjoitusten yhteydessä ja niistä on pidettävä päiväkirjaa. Mikäli aluksella on torjuntakalustoa ja aluksen miehistö osaa käyttää sitä, aluksen turvallisuus ja kyky toimia onnettomuustilanteissa paranee huomattavasti. Suunnitelmassa voidaan määritellä koulutus- ja harjoitusmenetelmät.

LIITE I

AIHEESEEN LIITTYVÄ KIRJALLISUUS

Seuraavat julkaisut antavat lisätietoa suunnitelman laadinnassa:

MANUAL ON OIL POLLUTION, Section II - Contingency Planning
International Maritime Organization (IMO)
ISBN 92 801 1233 3
IMO, Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR

RESPONSE TO MARINE OIL SPILLS
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
ISBN 0 948691 51 4
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

PROVISIONS CONCERNING THE REPORTING OF INCIDENTS INVOLVING
HARMFUL SUBSTANCES UNDER MARPOL 73/78
International Maritime Organization (IMO)
ISBN 92 801 1261 9
IMO, Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR

INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS
ISBN 0 948691 62 X
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

PERIL AT SEA AND SALVAGE - A GUIDE FOR MASTERS
International Chamber of Shipping and Oil Companies International
Marine Forum (ICS/OCIMF)
ISBN 0 948691 46 8
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE (PETROLEUM)
ICS/OCIMF
ISBN 0 948691 36 0
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

GUIDELINES FOR THE PREPARATION OF SHIPBOARD OIL SPILL CONTINGENCY
PLANS
OCIMF/ITOPF
ISBN 1 85609 016 7
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

LIITE II

ESIMERKKI ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMASTA ÖLJYVAHINGON VARALTA

Kaikkien "Aluksen valmiussuunnitelmien öljyvahingon varalta" tulee sisältää seuraava alkuteksti:

"ALKUSANAT

- 1 Tämä suunnitelma on laadittu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan liitteen I säännön 26 määräysten mukaisesti.
- 2 Suunnitelman tarkoitus on antaa ohjeet aluksen päällikölle ja päällystölle toimenpiteistä, joihin on ryhdyttävä öljyonnettomuuden sattuessa tai kun sellainen saattaa tapahtua.
- 3 Suunnitelmaan sisältyy kaikki tiedot ja toimintaohjeet, jotka yleisohjeissa vaaditaan. Liitteessä on luettelo kaikista viranomaisista, henkilöistä, puhelinnumeroista yms., joihin suunnitelmassa on viitattu, sekä muu viiteaineisto.
- 4 Tämä suunnitelma on merenkulkuhallituksen hyväksymä eikä siihen saa tehdä muutoksia tai lisäyksiä ilman merenkulkuhallituksen hyväksyntää, seuraavassa kohdassa mainittua poikkeusta lukuun ottamatta.
- 5 Muutokset kappaleeseen 5 ja liitteisiin eivät vaadi merenkulkuhallituksen hyväksyntää. Varustamojen ja alusta operoivien yhtiöiden tulee pitää liitteiden tiedot ajankohtaisina."

SISÄLLYSLUETTELO

<u>Kohta</u>	<u>Otsikko</u>
1	Johdanto
2	Raportointivaatimukset
	2.1 Milloin tulee raportoida
	2.2 Raportissa vaaditut tiedot
	2.3 Yhteystiedot
3	Toimenpiteet päästöjen torjumiseksi
	3.1 Toiminnasta johtuva päästö
	3.2 Onnettomuudesta johtuva päästö
4	Kansallinen ja paikallinen yhteistoiminta
5	Lisätietoja (vapaaehtoisia)

Liitteet

KOHTA 1: JOHDANTO

- 1 Tämän kohdan tulee sisältää selvitys siitä, miksi ja miten suunnitelmaa käytetään ja siitä, miten aluksella oleva suunnitelma liittyy muihin maissa oleviin suunnitelmiin (ks. ohjeet kohta 1.4).

KOHTA 2: RAPORTOINTIVAATIMUKSET

- 2 Tässä kohdassa varmistetaan, että MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 26 säännössä olevat raportointivaatimukset täytetään sekä että raportti sisältää seuraavat tiedot:

2.1 Milloin tulee raportoida

Tässä kohdassa annetaan ohjeet siitä, milloin kuuluu raportoida tapahtuneesta tai mahdollisesta öljyvudosta (ks. ohjeet kohta 2.3.1).

2.2 Vaaditut tiedot

Tästä kohdasta tulee ilmetä mitä yksityiskohtaisia tietoja ensimmäisessä ilmoituksessa ja lisä- tai jatkoilmoituksissa tarvitaan. Tällöin tulisi viitata IMO:n päätöslauselmaan A.648(16) (ks. ohjeet kohta 2.3.2). Tässä kohdassa on esimerkki taulukon 1 mukaisesta ilmoituslomakkeesta.

TAULUKKO 1

ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMA ÖLJYVAHINGON VARALTA ESIMERKKIKAAVAKE ENSIMMÄISESTÄ ILMOITUKSESTA

AA (ALUKSEN NIMI, KUTSUKIRJAIMET, KANSALLISUUS)

BB (TAPAHTUMAN PÄIVÄMÄÄRÄ JA KELLONAIKA, UTC)

D	D	H	H	M	M		

CC (SIJAINNIN LAT, LONG)

					N	S
d	d	m	m			

					E	W
d	d	d	m	m		

TAI

DD (SUUNTIMA, ETÄISYYS MAAMERKISTÄ)

d	d	d		Mailia		

EE (SUUNTA)

d	d	d	

FF (NOPEUS, SOLMUA)

kn	kn	1/10	

LL (SUUNNITeltu REITTI)

MM (MIEHITETYT RADIOASEMAT)

NN (SEURAAVAN RAPORTIN PÄIVÄMÄÄRÄ JA KELLONAIKA, UTC)

D	D	H	H	M	M		

PP (ALUKSELLA OLEVAN LASTIN/BUNKKERIN TYYPI JA MÄÄRÄ)

QQ (LYHYT KUVAUS PUUTTEISTA/VIOISTA/VAURIOISTA)

RR (LYHYT KUVAUS SAASTUTTAMISESTA, JOHON SISÄLTYY ARVIO MEREEN JOUTUNEESTA MÄÄRÄSTÄ)

SS (LYHYT KUVAUS SÄÄTILASTA JA MERENKÄYNNISTÄ)

SUUNTA		SUUNTA	
TUULI		AALLOKKO	
NOPEUS	(Beaufort)	KORKEUS	(m)

TT (YHTEYSTIEDOT VARUSTAMOON/OPEROIJAAN/AGENTTIIN)

VV (ALUKSEN KOKO JA TYPPI)

PITUUS: (m) LEVEYS: (m) SYVÄYS: (m)

TYYPPI:

XX (LISÄTIEDOT)

LYHYT SELVITYS TAPAHTUNEESTA:

ULKOPUOLISEN AVUN TARVE:

TEHDYT TOIMENPITEET:

MIEHISTÖN LUKUMÄÄRÄ JA TIEDOT HENKILÖVAHINGOISTA:

TIEDOT P & I KLUBISTA JA PAIKALLISESTA EDUSTAJASTA:

MUUTA:

Huomautus: Yllä olevan lomakkeen aakkosjärjestyksessä olevat kirjainmerkinnät ovat peräisin IMO:n päätöslauselmassa A.648(16) esitetystä "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods". Kaikkia kirjainmerkkejä ei ole käytetty, koska jotkut niistä, esim. laivojen kulun ilmoittamisessa käytetyt, on varattu muita raportointilomakkeita varten.

2.3 YHTEYSTIEDOT

Tämän kohdan tulisi antaa suunnitelman käyttäjälle viitteet liitteessä olevaan yhteysluet-
teloon seuraavasti:

- yhteys rantavaltioon
(ks. ohjeet kohta 2.4.3)
- yhteys satamiin
(ks. ohjeet kohta 2.4.4)
- yhteys aluksen edunvalvojiin
(ks. ohjeet kohta 2.4.5)

Liitteissä on esitetty yllämainitut yhteydenottoaavakkeet.

KOHTA 3: TOIMENPITEET PÄÄSTÖJEN TORJUMISEKSI

- 3 Tämän kohdan tulee varmistaa, että MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 26 säännön vaatimukset täytetään siltä osin kuin ne koskevat toimenpiteitä päästöjen torjumisesta ja siihen kuuluvasta tiedottamisesta:

3.1 Toiminnasta johtuvat päästöt

Tämän kohdan tulee sisältää aluskohtaisia tietoja toimenpiteistä aluksen toiminnasta johtuvan päästön torjumiseksi (ks. ohjeet kohta 2.5.2.2). Vähimmäisvaatimuksena on, että ohjeet putkivuodoista, ylitäytöistä ja runkovuodoista johtuvien päästöjen torjumiseksi ovat tässä kohdassa.

3.2 Onnettomuudesta johtuvat päästöt

Tämän kohdan tulee sisältää aluskohtaisia ja varustamokohtaisia tietoja tapahtumapaikalla toimimisesta ainakin seuraavissa tapauksissa: karilleajo, tulipalo/räjähdyk-
sy, yhteentörmäys, runkovauriot, huomattava kallistuma (ks. ohjeet kohta 2.5.2.2). Tässä kohdassa tulee määrittää myös toimenpiteiden tärkeysjärjestys (ks. ohjeet kohta 2.5). Tarvittaessa ohjeet on mahdollista antaa tarkistuslistan tai vuokaavion muodossa. Esimerkki toimenpiteistä ja vastuuhenkilöistä koskevien tietojen esitysmuodosta on oheisessa taulukossa 2:

TAULUKKO 2

Toiminnasta johtuvan päästön laatu	Toimenpide	Suorittava henkilö (ainoastaan arvo)
Putkivuoto	Ainevirran pysäyttäminen	Yliperämies

Tässä kohdassa tulee olla luettelo vuotovakavuuden ja vaurioituneen aluksen pitkäikäisyyden laskemiseksi tarvittavista tiedoista, mikäli sitä pidetään tarkoituksen-
mukaisena.

KOHTA 4: KANSALLINEN JA PAIKALLINEN YHTEISTOIMINTA

- 4 Tässä kohdassa tulee olla tiedot päällikölle siitä, miten saada rantavaltio, paikalliset viranomaiset ja muut osapuolet ryhtymään toimenpiteisiin (ks. ohjeet kohta 2.6). Aluksen liikennealueesta riippuen tämän kohdan tulee sisältää tiedot ja ohjeet päällikölle siitä, miten järjestää vahingontorjunta, jos maissa olevat viranomaiset eivät siihen ryhdy. Yksityiskohtaiset tiedot eri alueista voidaan sisällyttää suunnitelman liitteisiin.

KOHTA 5: LISÄTIEDOT (VAPAAEHTOISET)

- 5 Tämä kohta sisältää varustamon suunnitelmaan kuuluvat erityiset lisätiedot. Paikalliset viranomaiset aluksen käyntisatamissa saattavat vaatia näitä tietoja. Ne voidaan sisällyttää suunnitelmaan, jotta ne helpottaisivat päällikön toimia hätätilanteissa, vaikka MARPOL 73/78 I liitteen 26 sääntö ei niitä vaadi. Nämä tiedot saattavat sisältää (ks. ohjeet kohta 3):

- suunnitelman tarkistusmenetelmät;
- koulutus- ja harjoitusmenetelmät;
- ohjeet päiväkirjan pitämisestä;
- varustamon tai alusta operoivan yhtiön tavan hoitaa julkinen tiedotus yms. asiat;
- jne.

(ks. ohjeet kohta 3)

LIITTEET

Suunnitelmaan tulisi oheistaa ainakin seuraavat liitteet:

- Luettelo yhteyksistä rantavaltioon (ks. ohjeet kohta 2.4.3)
- Luettelo tarvittavista yhteyksistä satamiin (ks. ohjeet kohta 2.4.4)
- Luettelo aluksen edunvalvojista (ks. ohjeet kohta 2.4.5)
- Aluksen piirustusluettelo (ks. ohjeet kohta 2.5.4)

Edellä mainitun lisäksi seuraavat tiedot voidaan oheistaa:

- Yhteenveto toimintakaavion muodossa (toimintakaavion esillepanoa aluksella voidaan harkita)
- Tiedot kansallisten ja paikallisten viranomaisten työtehtävistä ja vastuualueista
- Muu viiteaineisto

LIITTEET

YHTEYDET ALUKSEN EDUNVALVOJIIN

Alla oleva taulukko on esimerkki siitä, miten tiedot yhteyksistä aluksen edunvalvojiin voidaan esittää:

a) Varustamo/alusta operoiva yhtiö

Osapuoli/ Yhteyshenkilö	Osoite	Yhteydenotto	Huomautus
Varustamo/ operoija -----	-----	Puhelin:..... Fax:..... Telex:..... INMARSAT-Telex:..... INMARSAT-Fax:..... -----	-----

b) Aluksen muut edunvalvojat

Osapuoli/ Yhteyshenkilö	Osoite	Yhteydenotto	Huomautus
Vuokraaja Paikallinen agentti P&I Klubi ja paikalliset edustajat -----	-----	-----	-----

ALUKSEN VALMIUSSUUNNITELMA ÖLJYVAHINGON VARALTA TOIMINTAKAAVIO

Tämä toimintakaavio muodostaa rungon järjestön ohjeiden mukaisista toimenpiteistä, joihin miehistön tulee ryhtyä öljyvahingon sattuessa. Kaavio ei ole täydellinen, eikä sitä sen vuoksi tulisi käyttää sellaisenaan. Suunnitelmaan tulee tarvittaessa lisätä erityisohjeita. Toimintaohjeet on tehty miehistöä varten sen toimiessa öljyvuodon pysäyttämiseksi tai vähentämiseksi ja vuodon vaikutuksien lieventämiseksi. Ohjeet on jaettu kahteen luokkaan - ilmoituksiin ja toimiin.

